

ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

1 Ιουνίου 2018 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | Αρ. Φύλλου **94**

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 51

Κύρωση τροποποιήσεων των Παραρτημάτων της Διεθνούς Σύμβασης για ασφαλή εμπορευματοκιβώτια του 1972 που κυρώθηκε με τον ν. 1757/1988 (Α΄ 37), όπως αυτές υιοθετήθηκαν με την απόφαση MSC 355 (92)/21.6.2013 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Του άρθρου τρίτου του ν. 1757/1988 «Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για ασφαλή εμπορευματοκιβώτια και άλλες διατάξεις» (Α΄ 37).

β) Του π.δ. 125/2016 «Διορισμός Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α΄ 210).

γ) Του άρθρου 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα» [άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98)].

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

3. Την αριθμ. 250/2017 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση του Υπουργού Εξωτερικών, του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών και του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1

1. Κυρώνονται οι τροποποιήσεις των Παραρτημάτων της Διεθνούς Σύμβασης του 1972 για τα ασφαλή εμπορευματοκιβώτια, όπως αυτές υιοθετήθηκαν με την απόφαση MSC 355(92)/21.6.2013 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ).

2. Το κείμενο της απόφασης MSC.355(92)/21.6.2013, παρατίθεται σε πρωτότυπο στην Αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα ως «ΜΕΡΟΣ Α» και «ΜΕΡΟΣ Β», αντίστοιχα.

3. Σε περίπτωση αντίθεσης μεταξύ του αγγλικού και του ελληνικού κειμένου των τροποποιήσεων, κατισχύει το αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α

(Αγγλικό Κείμενο)
RESOLUTION MSC.355(92)
(Adopted on 21 June 2013)

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS (CSC), 1972

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

NOTING article X of the International Convention for Safe Containers, 1972 (hereinafter referred to as "the Convention"), concerning the special procedure for amending the annexes to the Convention,
HAVING CONSIDERED, at its ninety-second session, proposed amendments to the Convention in accordance with the procedure set forth in paragraphs 1 and 2 of article X of the Convention,

1. ADOPTS the amendments to the annexes of the Convention, the text of which is set out in the annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with paragraph 3 of article X of the Convention, that the said amendments shall enter into force on 1 July 2014 unless, prior to 1 January 2014, five or more of the Contracting Parties notify the Secretary-General of their objection to the amendments;

3. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with paragraph 2 of article X of the Convention, to communicate the certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the annex to all Contracting Parties for their acceptance;

4. ALSO REQUESTS the Secretary-General to inform all Contracting Parties and Members of the Organization of any request and communication under article X of the Convention and of the date on which the amendments enter into force.

ANNEX

AMENDMENTS TO
THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR SAFE CONTAINERS (CSC), 1972

ANNEX I
REGULATIONS FOR THE TESTING, INSPECTION, APPROVAL AND MAINTENANCE OF CONTAINERS

Chapter I
Regulations common to all systems of approval

1 After the heading of chapter I, the following text is inserted:

"**General Provisions**

The following definitions shall be applied for the purpose of this annex: The

letter *g* means the standard acceleration of gravity; *g* equals 9.8 m/s^2.

The word *load*, when used to describe a physical quantity to which units may be ascribed, signifies mass.

Maximum operating gross mass or *Rating* or *R* means the maximum allowable sum of the mass of the container and its cargo. The letter R is expressed in units of mass. Where the annexes are based on gravitational forces derived from this value, that force, which is an inertial force, is indicated as *Rg*.

Maximum permissible payload or P means the difference between maximum operating gross mass or rating and tare. The letter *P* is expressed in units of mass. Where the annexes are based on the gravitational forces derived from this value, that force, which is an inertial force, is indicated as *Pg*.

Tare means the mass of the empty container, including permanently affixed ancillary equipment."

Regulation 1 - Safety Approval Plate

2 Subparagraph 1(b) is amended as follows:

"(b) On each container, all maximum operating gross mass markings shall be consistent with the maximum operating gross mass information on the Safety Approval Plate.";

3 Subparagraph 2(a) is amended as follows:

"(a) The plate shall contain the following information in at least the English or French language:

"CSC SAFETY APPROVAL"
Country of approval and approval reference
Date (month and year) of manufacture
Manufacturer's identification number of the container or, in the case of existing containers for which that number is unknown, the number allotted by the Administration
Maximum operating gross mass (kg and lbs)
Allowable stacking load for 1.8 g (kg and lbs)
Transverse racking test force (newtons)"

4 At the end of paragraph 3, the symbol "." is deleted and a new text is added as follows:

", at or before their next scheduled examination or before any other date approved by the Administration, provided this is not later than 1 July 2015."

5 After the existing paragraph 4, a new paragraph 5 is added as follows:

"5 A container, the construction of which was completed prior to 1 July 2014, may retain the Safety Approval Plate as permitted by the Convention prior to that date as long as no structural modifications occur to that container."

Chapter IV
Regulations for approval of existing containers and new containers not approved at time of manufacture

Regulation 9 - Approval of existing containers

6 Subparagraphs 1(c) and 1(e) are amended as follows:

"(c) maximum operating gross mass capability;"

"(e) allowable stacking load for 1.8 g (kg and lbs); and"

Regulation 10 - Approval of new containers not approved at time of manufacture

7 Subparagraphs (c) and (e) are amended as follows:

"(c) maximum operating gross mass capability;"

"(e) allowable stacking load for 1.8 g (kg and lbs); and"

Appendix

8 The fourth, fifth and sixth lines of the model of the Safety Approval Plate reproduced in the appendix are amended as follows:

"MAXIMUM OPERATING GROSS MASS .... kg .... lbs
ALLOWABLE STACKING LOAD FOR 1.8 g .... kg .... lbs
TRANSVERSE RACKING TEST FORCE .... newtons"

9 Items 4 to 8 of the appendix are amended as follows:

"4 Maximum operating gross mass (kg and lbs).

5 Allowable stacking load for 1.8 g (kg and lbs).

6 Transverse racking test force (newtons).

7 End-wall strength to be indicated on plate only if end-walls are designed to withstand a force of less or greater than 0.4 times the gravitational force by maximum permissible payload, i.e. 0.4Pg.

8 Side-wall strength to be indicated on plate only if the side-walls are designed to withstand a force of less or greater than 0.6 times the gravitational force by maximum permissible payload, i.e. 0.6Pg."

10 The existing paragraphs 10 and 11 are replaced as follows:

"10 One door off stacking strength to be indicated on plate only if the container is approved for one door off operation. The marking shall show: ALLOWABLE STACKING LOAD ONE DOOR OFF FOR 1.8 g (... kg ... lbs). This marking shall be displayed immediately near the stacking test value (see line 5).

11 One door off racking strength to be indicated on plate only if the container is approved for one door off operation. The marking shall show: TRANSVERSE RACKING TEST FORCE ONE DOOR OFF (... newtons). This marking shall be displayed immediately near the racking test value (see line 6)."

ANNEX II

STRUCTURAL SAFETY REQUIREMENTS AND TESTS

11 After the heading of annex II, the following text is inserted:

"**General Provisions**

The following definitions shall be applied for the purpose of this annex:

The letter *g* means the standard acceleration of gravity; *g* equals 9.8 m/s^2.

The word *load*, when used to describe a physical quantity to which units may be ascribed, signifies mass.

Maximum operating gross mass or *Rating* or *R* means the maximum allowable sum of the mass of the container and its cargo. The letter R is expressed in units of

mass. Where the annexes are based on gravitational forces derived from this value, that force, which is an inertial force, is indicated as *Rg*.

Maximum permissible payload or P means the difference between maximum operating gross mass or rating and tare. The letter *P* is expressed in units of mass. Where the annexes are based on the gravitational forces derived from this value, that force, which is an inertial force, is indicated as *Pg*.

Tare means the mass of the empty container, including permanently affixed ancillary equipment."

12 The first sentence of the Introduction to annex II (Structural safety requirements and tests) is amended as follows:

"In setting the requirements of this annex, it is implicit that, in all phases of the operation of containers, the forces as a result of motion, location, stacking and gravitational effect of the loaded container and external forces will not exceed the design strength of the container."

13 In section 1 (Lifting), subsection 1(A) (Lifting from corner fittings), the text concerning test loadings and applied forces is amended as follows:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES

Internal load:

A uniformly distributed load such that the sum of the mass of container and test load is equal to 2R. In the case of a tank container, when the test load of the internal load plus the tare is less than 2R, a supplementary load, distributed over the length of the tank, is to be added to the container.

Externally applied forces:

Such as to lift the sum of a mass of 2R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES)."

14 In section 1 (Lifting), subsection 1(B) (Lifting by any other additional methods) is replaced with the following:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
Internal load: A uniformly distributed load such that the sum of the mass of container and test load is equal to 1.25R. **Externally applied forces:** Such as to lift the sum of a mass of 1.25R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).	(i) *Lifting from fork-lift pockets:* The container shall be placed on bars which are in the same horizontal plane, one bar being centred within each fork-lift pocket which is used for lifting the loaded container. The bars shall be of the same width as the forks intended to be used in the handling, and shall project into the fork pocket 75% of the length of the fork pocket.
Internal load: A uniformly distributed load such that the sum of the mass of container and test load is equal to 1.25R. In the case of a tank container, when the test load of the internal load plus the tare is less than 1.25R, a supplementary load, distributed over the length of the tank, is to be added to the container. **Externally applied forces:** Such as to lift the sum of a mass of 1.25R in the manner prescribed (under the heading TEST PROCEDURES).	(ii) *Lifting from grappler-arm positions:* The container shall be placed on pads in the same horizontal plane, one under each grappler-arm position. These pads shall be of the same sizes as the lifting area of the grappler arms intended iii) *Other methods:* Where containers are designed to be lifted in the loaded condition by any method not mentioned in (A) or (B)(i) and (ii) they shall also be tested with the internal load and externally applied forces representative of the acceleration conditions appropriate to that method." to be used.

15 Paragraphs 1 and 2 of section 2 (STACKING) are amended as follows:

"1 For conditions of international transport where the maximum vertical acceleration varies significantly from 1.8 g and when the container is reliably and effectively limited to such conditions of transport, the stacking load may be varied by the appropriate ratio of acceleration.

2 On successful completion of this test, the container may be rated for the allowable superimposed static stacking load, which should be indicated on the Safety Approval Plate against the heading ALLOWABLE STACKING LOAD FOR 1.8 g (kg and lbs)."

16 In section 2 (STACKING), the text concerning test loadings and applied forces is amended as follows:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES

Internal load:

A uniformly distributed load such that the sum of the mass of container and test load is equal to 1.8R. Tank containers may be tested in the tare condition.

Externally applied forces:

Such as to subject each of the four top corner fittings to a vertical downward force equal to 0.25 x 1.8 x the gravitational force of the allowable superimposed static stacking load."

17 Section 3 (CONCENTRATED LOADS) is amended as follows:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES	TEST PROCEDURES
(a) On roof	
Internal load: None. **Externally applied forces:** A concentrated gravitational force of 300 kg (660 lbs) uniformly distributed over an area of 600 mm x 300 mm (24 in x 12 in).	The externally applied forces shall be applied vertically downwards to the outer surface of the weakest area of the roof of the container.
(b) On floor	
Internal load: Two concentrated loads each of 2,730 kg (6,000 lbs) and each added to the container floor within a contact area of 142 cm^2 (22 sq in). **Externally applied forces:**	The test should be made with the container resting on four level supports under its four bottom corners in such a manner that the base structure of the container is free to deflect. A testing device loaded to a mass of 5,460 kg (12,000 lbs), that is, 2,730 kg

None.

(6,000 lbs) on each of two surfaces, having, when loaded, a total contact area of 284 cm^2 (44 sq in), that is, 142 cm^2 (22 sq in) on each surface, the surface width being 180 mm (7 in) spaced 760 mm (30 in) apart, centre to centre, should be manoeuvred over the entire floor area of the container.

18 The heading and subheading of the text concerning test loadings and applied forces in section 4 (TRANSVERSE RACKING) are replaced with the following respectively:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES" and "**Internal load:**".

19 In section 5 (LONGITUDINAL RESTRAINT (STATIC TEST)), the text concerning test loadings and applied forces is amended as follows:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES
Internal load:

A uniformly distributed load, such that the sum of the mass of a container and test load is equal to the maximum operating gross mass or rating R. In the case of a tank container, when the mass of the internal load plus the tare is less than the maximum gross mass or rating, R, a supplementary load is to be added to the container.

Externally applied forces:

Such as to subject each side of the container to longitudinal compressive and tensile forces of magnitude Rg, that is, a combined force of 2Rg on the base of the container as a whole."

20 The first paragraph of section 6 (END-WALLS) is amended as follows:

"The end-walls should be capable of withstanding a force of not less than 0.4 times the force equal to gravitational force by maximum permissible payload. If, however, the end-walls are designed to withstand a force of less or greater than 0.4 times the gravitational force by maximum permissible payload, such a strength factor shall be indicated on the Safety Approval Plate in accordance with annex I, regulation 1."

21 In section 6 (END-WALLS), the text concerning test loadings and applied forces is amended as follows:

"TEST LOAD AND APPLIED
FORCES

Internal load:

Such as to subject the inside of an end-wall to a uniformly distributed force of 0.4Pg or such other force for which the container may be designed.

Externally applied forces:

None."

22 The first paragraph of section 7 (SIDE-WALLS) is amended as follows:

"The side-walls should be capable of withstanding a force of not less than 0.6 times the force equal to the gravitational force by maximum permissible payload. If, however, the side-walls are designed to withstand a force of less or greater than 0.6 times the gravitational force by maximum permissible payload, such a strength factor shall be indicated on the Safety Approval Plate in accordance with annex I, regulation 1."

23 In section 7 (SIDE-WALLS), the text concerning test loadings and applied forces is amended as follows:

"TEST LOAD AND APPLIED FORCES

Internal load:
Such as to subject the inside of a side-wall to a uniformly distributed force of 0.6Pg or such other force for which the container may be designed.

Externally applied forces: None."

24 The existing section 8 (ONE DOOR OFF OPERATION) is replaced with the following:

"**8 ONE DOOR OFF OPERATION**

8.1 Containers with one door removed have a significant reduction in their ability to withstand racking forces and, potentially, a reduction in stacking strength. The removal of a door on a container in operation is considered a modification of the container. Containers must be approved for one door off operation. Such approval shall be based on test results as set forth below.

8.2 On successful completion of the stacking test the container may be rated for the allowable superimposed stacking load, which shall be indicated on the Safety Approval Plate immediately below line 5: ALLOWABLE STACKING LOAD FOR 1.8 g (kg and lbs) ONE DOOR OFF.

8.3 On successful completion of the racking test the transverse racking test force shall be indicated on the Safety Approval Plate immediately below line 6: TRANSVERSE RACKING TEST FORCE ONE DOOR OFF (newtons).

TEST LOAD AND APPLIED FORCES TEST PROCEDURES

Stacking

Internal load:
A uniformly distributed load such that the sum of the mass of container and test load is equal to 1.8R.

The test procedures shall be as set forth under **2 STACKING**

Externally applied forces:
Such as to subject each of the four top corner fittings to a vertical downward force equal to 0.25 x 1.8 x the gravitational force of the allowable superimposed static stacking load.

Transverse racking

Internal load:
None.

Externally applied forces:
Such as to rack the end structures of the container sideways. The forces shall be equal to those for which the container was designed."

The test procedures shall be as set forth under **4 TRANSVERSE RACKING**

ANNEX III
CONTROL AND VERIFICATION

25 The existing section 4 is replaced with the following:

"**4 Structurally sensitive components**

4.1 The following components are structurally sensitive and should be examined for deficiencies in accordance with the following table:

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Structurally sensitive component	**Serious deficiency requiring immediate out-of-service determination**	**Deficiency requiring advice to owner and restrictions for transport**	**Restrictions to be applied in case of deficiencies according to column (iii)**			
			Empty container		**Loaded container**	
			Sea transport	**Other modes**	**Sea transport**	**Other modes**
Top rail	Local deformation to the rail in excess of 60 mm or separation or cracks or tears in the rail material in excess of 45 mm in length. (see Note 1)	Local deformation to the rail in excess of 40 mm or separation or cracks or tears in the rail material in excess of 10 mm in length. (see Note 1)	No restriction	No restriction	Bottom lifting not allowed, Top lifting allowed only by use of spreaders without chains	Bottom lifting not allowed, Top lifting allowed only by use of spreaders without chains
	Note 1: On some designs of tank containers the top rail is not a structurally significant component.					
Bottom rail	Local deformation perpendicular to the rail in excess of 100 mm or separation cracks or tears in the rail's material in excess of 75 mm in length (see Note 2)	Local deformation perpendicular to the rail in excess of 60 mm or separation cracks or tears in the rail's material of the upper flange in excess of 25 mm in length; or of web in any length (see Note 2)	No restriction	No restriction	Lifting at (any) corner fitting not allowed	Lifting at (any) corner fitting not allowed
	Note 2: The rails material does not include the rail's bottom flange.					
Header	Local deformation to the header in excess of 80 mm or cracks or tears in excess of 80 mm in length	Local deformation to the header in excess of 50 mm or cracks or tears in excess of 10 mm in length	Container shall not be overstowed	No restriction	Container shall not be overstowed	No restriction
Sill	Local deformation to the sill in excess of 100 mm or cracks or tears in excess of 100 mm in length.	Local deformation to the sill in excess of 60 mm or cracks or tears in excess of 10 mm in length	Container shall not be overstowed	No restrictions	Container shall not be overstowed	No restrictions

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Structurally sensitive component	**Serious deficiency requiring immediate out-of-service determination**	**Deficiency requiring advice to owner and restrictions for transport**	**Restrictions to be applied in case of deficiencies according to column (iii)**			
			Empty container		**Loaded container**	
			Sea transport	**Other modes**	**Sea transport**	**Other modes**
Corner posts	Local deformation to the post in excess of 50 mm or cracks or tears in excess of 50 mm in length	Local deformation to the post in excess of 30 mm or cracks or tears of any length	Container shall not be overstowed	No restrictions	Container shall not be overstowed	No restrictions
Corner and intermediate fittings	Missing corner fittings, any through cracks or tears in the fitting, any deformation of the fitting that precludes full engagement of the securing or lifting fittings (see Note 3) or any weld separation of adjoining components in excess of 50 mm in length	Weld separation of adjoining components of 50 mm or less	Container shall not be lifted on board a ship if the damaged fittings prevent safe lifting or securing	Container shall be lifted and handled with special care	Container shall not be loaded on board a ship	Container shall be lifted and handled with special care
		Any reduction in the thickness of the plate containing the top aperture that makes it less than 25 mm thick	Container shall be lifted and handled with special care Container shall not be overstowed when twistlocks have to be used	Container shall be lifted and handled with special care	Container shall not be lifted by the top corner fittings	Container shall be lifted and handled with special care
		Any reduction in the thickness of the plate containing the top aperture that makes it less than 26 mm thick	Container shall not be overstowed when fully automatic twistlocks are to be used	Container shall be lifted and handled with special care	Container shall not be used with fully automatic twistlocks	Container shall be lifted and handled with special care
	Note 3 The full engagement of securing or lifting fittings is precluded if there is any deformation of the fitting beyond 5 mm from its original plane, any aperture width greater than 66 mm, any aperture length greater than 127 mm or any reduction in thickness of the plate containing the top aperture that makes it less than 23 mm thick.					

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Structurally sensitive component	**Serious deficiency requiring immediate out-of-service determination**	**Deficiency requiring advice to owner and restrictions for transport**	**Restrictions to be applied in case of deficiencies according to column (iii)**			
			Empty container		**Loaded container**	
			Sea transport	**Other modes**	**Sea transport**	**Other modes**
Understructure	Two or more adjacent cross members missing or detached from the bottom rails. 20% or more of the total number of cross members missing or detached. (see Note 4)	One or two cross members missing or detached (see Note 4)	No restrictions	No restrictions	No restrictions	No restrictions
		More than two cross members missing or detached (see Notes 4 and 5)	No restrictions	No restrictions	Maximum payload shall be restricted to 0.5 x P	Maximum payload shall be restricted to 0.5 x P
	Note 4: If onward transport is permitted, it is essential that detached cross members are precluded from falling free. Note 5: Careful cargo discharge is required as forklift capability of the understructure might be limited.					
Locking rods	One or more inner Πlocking rods are non-functional (see Note 6)	One or more outer locking rods are non-functional (see Note 6)	Container shall not be overstowed	No restriction	Container shall not be overstowed. Cargo shall be secured against the container frame and the door shall not be used to absorb acceleration forces – otherwise maximum payload shall be restricted to 0.5 P	Cargo shall be secured against the container frame and the door shall not be used to absorb acceleration forces – otherwise maximum payload shall be restricted to 0.5 P
	Note 6: Some containers are designed and approved (and so recorded on the CSC Plate) to operate with one door open or removed.					

ΜΕΡΟΣ Β΄
(Ελληνικό Κείμενο)
ΑΠΟΦΑΣΗ MSC.355(92)
(Υιοθετήθηκε την 21 Ιουνίου 2013)

Τροποποιήσεις στη διεθνή σύμβαση για ασφαλή εμπορευματοκιβώτια (CSC), 1972

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας,

Έχοντας υπόψη το άρθρο 28(β) της Σύμβασης για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό που αφορά τις λειτουργίες της Επιτροπής.

Επισημαίνοντας το άρθρο X της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια των Εμπορευματοκιβωτίων, 1972 (εφεξής θα αναφέρεται ως «η Σύμβαση»), αναφορικά με την διαδικασία τροποποίησης των παραρτημάτων της Σύμβασης.

Έχοντας εξετάσει στην ενενηκοστή δεύτερη σύνοδο, προτεινόμενες τροποποιήσεις στη Σύμβαση, σχετικώς με την διαδικασία που καθορίζεται στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου X της Σύμβασης,

1. Υιοθετεί τις τροποποιήσεις στα παραρτήματα της Σύμβασης, το κείμενο των οποίων βρίσκεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

2. Καθορίζει, σε συνάφεια με την παράγραφο 3 του άρθρου X της Σύμβασης, ότι οι εν λόγω τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2014, εκτός αν πριν την 1η Ιανουαρίου 2014, πέντε η περισσότερα συμβαλλόμενα μέρη γνωστοποιήσουν στον Γενικό Γραμματέα την ένσταση τους για τις τροποποιήσεις.

3. Καλεί τον Γενικό Γραμματέα, σε συμμόρφωση με την παράγραφο 2 του άρθρου X της Σύμβασης, να κοινοποιήσει τα επικυρωμένα αντίγραφα της παρούσας Απόφασης και του κειμένου των τροποποιήσεων που περιέχεται στο παράρτημα, σε όλα τα συμβαλλόμενα μέρη για την αποδοχή τους.

4. Επίσης καλεί τον Γενικό Γραμματέα, να ενημερώσει όλα τα συμβαλλόμενα μέρη και τα μέλη του Οργανισμού για οποιοδήποτε αίτηση και ανακοίνωση κατά το άρθρο X της Σύμβασης, καθώς επίσης για την ημερομηνία που οι τροποποιήσεις τίθενται σε ισχύ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΑΣΦΑΛΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΑ (CSC), 1972

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΟΚΙΜΗ, ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

Κεφάλαιο I

Κανονισμοί κοινοί σε όλα τα συστήματα πιστοποίησης

1. Μετά την επικεφαλίδα του κεφαλαίου I, εισάγεται το ακόλουθο κείμενο:

"Γενικές Απαιτήσεις"

Οι ακόλουθοι ορισμοί θα εφαρμόζονται για τον σκοπό του παρόντος παραρτήματος:

Το γράμμα g συμβολίζει την επιτάχυνση της βαρύτητας, το g ισούται με 9,8 m/s^2.

Η λέξη φορτίο, όταν χρησιμοποιείται για να περιγράψει φυσική ποσότητα στην οποία μπορεί να αποδοθεί συγκεκριμένη τιμή, δηλώνει μάζα.

Ως μέγιστη λειτουργική μικτή μάζα ή Rating ή R, νοείται το μέγιστο επιτρεπτό άθροισμα της μάζας του εμπορευματοκιβωτίου και του φορτίου του. Το γράμμα R αποδίδεται σε τιμές μάζας. Στις περιπτώσεις που τα παραρτήματα βασίζονται σε βαρυτικές δυνάμεις που απορρέουν από αυτή την τιμή, αυτή η δύναμη, η οποία είναι μία δύναμη αδράνειας, συμβολίζεται με Rg.

Μέγιστο επιτρεπτό ωφέλιμο φορτίο ή P είναι η διαφορά μεταξύ Μέγιστης λειτουργικής μικτής μάζας ή Rating και απόβαρου. Το γράμμα P αποδίδεται σε τιμές μάζας. Στις περιπτώσεις που τα παραρτήματα βασίζονται σε βαρυτικές δυνάμεις που απορρέουν από αυτή την τιμή, αυτή η δύναμη, η οποία είναι μία δύναμη αδράνειας, συμβολίζεται με Pg.

Ως απόβαρο νοείται η μάζα ενός άδειου εμπορευματοκιβωτίου συμπεριλαμβανομένου μόνιμα τοποθετημένου βοηθητικού εξοπλισμού.

Κανονισμός 1 - Πινακίδα έγκρισης ασφάλειας

2. Η υποπαράγραφος 1(β) τροποποιείται ως εξής:

" (β) Σε κάθε εμπορευματοκιβώτιο, όλες οι σημάνσεις για την μέγιστη λειτουργική μικτή μάζα πρέπει να είναι σύμφωνες με τις πληροφορίες που αφορούν τη μέγιστη λειτουργική μικτή μάζα στην πινακίδα έγκρισης ασφαλείας.

3. Η υποπαράγραφος 2(α) τροποποιείται ως εξής:

" (α) Η πινακίδα πρέπει να περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες τουλάχιστον στην αγγλική ή γαλλική γλώσσα:

"ΣΑΕ ΕΓΚΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ"

Χώρα έγκρισης και στοιχεία έγκρισης

Ημερομηνία (μήνας και έτος) κατασκευής

Αριθμός ταυτοποίησης κατασκευαστή του εμπορευματοκιβωτίου ή, σε περίπτωση υπαρχόντων εμπορευματοκιβωτίων για τα οποία ο αριθμός αυτός είναι άγνωστος, ο αριθμός που έχει χορηγηθεί από την Αρχή

Μέγιστη λειτουργική μικτή μάζα (kg και lbs)

Επιτρεπόμενο φορτίο στοιβασίας για 1,8 g (kg και lbs)

Εγκάρσια δοκιμαστική δύναμη καταπόνησης (newtons)

4. Στο τέλος της παραγράφου 3, το σύμβολο «.» Διαγράφεται και προστίθεται νέο κείμενο ως ακολούθως:

«Κατά τη διάρκεια ή πριν την επόμενη προγραμματισμένη εξέταση ή πριν οποιαδήποτε άλλη ημερομηνία αποδεκτή από την Αρχή, εφόσον αυτή δεν θα είναι μετά την 1η Ιουλίου 2015»

5. Μετά την υφιστάμενη παράγραφο 4, μία νέα παράγραφος 5 προστίθεται ως ακολούθως:

«5 Ένα εμπορευματοκιβώτιο, η κατασκευή του οποίου ολοκληρώθηκε πριν την 1η Ιουλίου 2014, μπορεί να διατηρήσει την πινακίδα έγκρισης ασφαλείας όπως επιτρέπεται από την Σύμβαση πριν από αυτή την ημερομηνία εφόσον το εμπορευματοκιβώτιο αυτό δεν έχει υποστεί μετατροπές.»

Κεφάλαιο IV
Κανονισμοί για την έγκριση υπαρχόντων εμπορευματοκιβωτίων και νέων εμπορευματοκιβωτίων που δεν έχουν λάβει έγκριση κατά το χρόνο κατασκευής

Κανονισμός 9 - Έγκριση υπαρχόντων εμπορευματοκιβωτίων

6. Οι υποπαράγραφοι 1(γ) και 1(ε) τροποποιούνται ως ακολούθως:

"(γ) μέγιστη λειτουργική ικανότητα μικτής μάζας"

"(ε) επιτρεπόμενο φορτίο στοιβασίας για 1,8 g (kg και lbs) και"

Κανονισμός 10 - Έγκριση νέων εμπορευματοκιβωτίων που δεν έχουν λάβει έγκριση κατά το χρόνο της κατασκευής

7. Οι υποπαράγραφοι (γ) και (ε) τροποποιούνται ως ακολούθως:

"(γ) μέγιστη λειτουργική ικανότητα μικτής μάζας"

"(ε) επιτρεπόμενο φορτίο στοιβασίας για 1,8 g (kg και lbs) και"

Προσάρτημα

8 Η τέταρτη, πέμπτη και έκτη γραμμή του μοντέλου της Πινακίδας έγκρισης Ασφάλειας που αναπαριστάνεται στο προσάρτημα τροποποιούνται ως ακολούθως:

"ΜΕΓΙΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ ΜΙΚΤΗ ΜΑΖΑ ...... kg ...... lbs

ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΦΟΡΤΙΟ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ ΓΙΑ 1,8 g ...... kg ...... lbs

ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΚΑΤΑΠΟΝΗΣΗΣ ...... newtons"

9. Τα στοιχεία 4 έως 8 του προσαρτήματος τροποποιούνται ως ακολούθως:

"4 Μέγιστη λειτουργική μικτή μάζα (kg και lbs)

5. Επιτρεπόμενο φορτίο στοιβασίας για 1,8 g (kg και lbs)

6. Εγκάρσια δοκιμαστική δύναμη καταπόνησης (newtons).

7. Η αντοχή του ακραίου τοιχώματος πρέπει να αναγράφεται στην πινακίδα μόνο εάν τα ακραία τοιχώματα έχουν σχεδιαστεί για να αντέχουν δύναμη μεγαλύτερη ή μικρότερη από 0,4 φορές τη δύναμη της βαρύτητας από το μέγιστο επιτρεπτό φορτίο, δηλ. 0,4 Pg.

8. Η αντοχή των πλευρικών τοιχωμάτων πρέπει να φαίνεται στην πινακίδα μόνο εάν τα πλευρικά τοιχώματα έχουν σχεδιαστεί για να αντέχουν δύναμη μεγαλύτερη ή μικρότερη από 0,6 φορές τη δύναμη της βαρύτητας από το μέγιστο επιτρεπτό φορτίο, δηλ. 0,6 Pg.

10. Οι υπάρχουσες παράγραφοι 10 και 11 αντικαθίστανται ως ακολούθως:

"10 Η αντοχή στοιβασίας με έλλειψη μίας θύρας αναγράφεται στην πινακίδα μόνο εάν το εμπορευματοκιβώτιο έχει εγκριθεί για λειτουργία με έλλειψη μίας θύρας. Η ένδειξη πρέπει να αναφέρει: ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΦΟΡΤΙΟ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ ΜΕ ΑΠΟΥΣΙΑ ΜΙΑΣ ΘΥΡΑΣ ΓΙΑ 1,8 g (...... kg ...... lbs). Αυτή η ένδειξη εμφανίζεται ακριβώς δίπλα στην τιμή δοκιμής στοιβασίας (βλ. γραμμή 5)

11 Η αντοχή καταπόνησης με έλλειψη μίας θύρας αναγράφεται στην πινακίδα μόνο εάν το εμπορευματοκιβώτιο έχει εγκριθεί για λειτουργία με έλλειψη μίας θύρας. Η ένδειξη πρέπει να αναφέρει: ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΕΓΚΑΡΣΙΑΣ ΚΑΤΑΠΟΝΗΣΗΣ ΜΕ ΑΠΟΥΣΙΑ ΜΙΑΣ ΘΥΡΑΣ (...... newtons). Αυτή η ένδειξη εμφανίζεται ακριβώς δίπλα στην τιμή αντοχής καταπόνησης (βλ. γραμμή 6)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ

11. Μετά την επικεφαλίδα του παραρτήματος II εισάγεται το ακόλουθο κείμενο:

"Γενικές Απαιτήσεις

Οι ακόλουθοι ορισμοί θα εφαρμόζονται για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος:

Το γράμμα g σημαίνει την κανονική επιτάχυνση της βαρύτητας, το g ισούται με 9,8 m/s^2

Η λέξη φορτίο, όταν χρησιμοποιείται για να περιγράψει φυσική ποσότητα στην οποία μπορεί να αποδοθεί συγκεκριμένη τιμή, δηλώνει μάζα.

Ως μέγιστη λειτουργική μικτή μάζα ή Rating ή R, νοείται το μέγιστο επιτρεπτό άθροισμα της μάζας του εμπορευματοκιβωτίου και του φορτίου του. Το γράμμα R αποδίδεται σε τιμές μάζας. Στις περιπτώσεις που τα παραρτήματα βασίζονται σε βαρυτικές δυνάμεις που απορρέουν από αυτή την τιμή, αυτή η δύναμη, η οποία είναι μία δύναμη αδράνειας, συμβολίζεται με Rg.

Μέγιστο επιτρεπτό ωφέλιμο φορτίο ή P είναι η διαφορά μεταξύ Μέγιστης λειτουργικής μικτής μάζας ή Rating και απόβαρου. Το γράμμα P αποδίδεται σε τιμές μάζας. Στις περιπτώσεις που τα παραρτήματα βασίζονται σε βαρυτικές δυνάμεις που απορρέουν από αυτή την τιμή, αυτή η δύναμη, η οποία είναι μία δύναμη αδράνειας, συμβολίζεται με Pg.

Ως απόβαρο νοείται η μάζα ενός άδειου εμπορευματοκιβωτίου συμπεριλαμβανομένου του μόνιμα τοποθετημένου βοηθητικού εξοπλισμού.

12. Η πρώτη πρόταση της εισαγωγής στο παράρτημα II (Απαιτήσεις κατασκευαστικής ασφαλείας και δοκιμές) τροποποιείται ως ακολούθως:

"Στον καθορισμό των απαιτήσεων του παραρτήματος, εξυπακούεται ότι, σε όλες τις φάσεις λειτουργίας των εμπορευματοκιβωτίων, οι δυνάμεις ως αποτέλεσμα κίνησης, τοποθέτηση, στοιβασίας και επίδρασης της βαρύτητας του έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου και οι εξωτερικές δυνάμεις δεν ξεπερνούν τις προδιαγραφές αντοχής του εμπορευματοκιβωτίου."

13. Στην ενότητα 1 (Ανύψωση), υποενότητα 1(A)(Ανύψωση από γωνιακά εξαρτήματα), το κείμενο που αφορά το φορτίο δοκιμής και τις εφαρμοζόμενες δυνάμεις τροποποιείται ως ακολούθως:

"ΦΟΡΤΙΟ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ

Εσωτερικό φορτίο:

Ένα ομοιόμορφα κατανεμημένο φορτίο τέτοιο ώστε το άθροισμα της μάζας του εμπορευματοκιβωτίου και του φορτίου δοκιμής να ισούται με 2R. Στην περίπτωση ενός εμπορευματοκιβωτίου - δεξαμενή, όταν το φορτίο δοκιμής του εσωτερικού φορτίου συν το απόβαρο είναι μικρότερο από 2R, ένα συμπληρωματικό φορτίο, κατανεμημένο σε όλο το μήκος της δεξαμενής, προστίθεται στο εμπορευματοκιβώτιο.

Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις:

Τέτοιες ώστε να ανυψώνουν το άθροισμα της μάζας του 2R με τον τρόπο που περιγράφεται (υπό τον τίτλο ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ)

14. Στην ενότητα 1 (Ανύψωση), υποενότητα 1(B)(Ανύψωση με οποιεσδήποτε άλλες πρόσθετες μεθόδους) αντικαθίσταται από τα ακόλουθα:

"ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΟ ΦΟΡΤΙΟ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ"

Εσωτερικό φορτίο:

Ένα ομοιόμορφα κατανεμημένο φορτίο τέτοιο ώστε το άθροισμα της μάζας του εμπορευματοκιβωτίου και του φορτίου δοκιμής να ισούται με 1,25R.

Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις:

Τέτοιες ώστε να ανυψώνουν το άθροισμα της μάζας του 1,25R με τον τρόπο που περιγράφεται (υπό τον τίτλο ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ)

Εσωτερικό φορτίο:

Ένα ομοιόμορφα κατανεμημένο φορτίο τέτοιο ώστε το άθροισμα της μάζας του εμπορευματοκιβωτίου και του φορτίου δοκιμής ισούται με 1,25R. Στην περίπτωση ενός εμπορευματοκιβωτίου - δεξαμενή, όταν το φορτίο δοκιμής του εσωτερικού φορτίου συν το απόβαρο είναι μικρότερο από 1,25R, ένα συμπληρωματικό φορτίο, κατανεμημένο σε όλο το μήκος της δεξαμενής, προστίθεται στο εμπορευματοκιβώτιο.

Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις:

Τέτοιες ώστε να ανυψώνουν το άθροισμα της μάζας του 1,25R με τον τρόπο που περιγράφεται (Υπό τον τίτλο ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ)

«ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ»

(i) Ανύψωση με περονοφόρα μέσα

Το εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να τοποθετείται σε μπάρες οι οποίες είναι στο ίδιο οριζόντιο επίπεδο, η καθεμία μπάρα να είναι ευθυγραμμισμένη με κάθε περονοφόρο ανυψωτικό μηχάνημα που χρησιμοποιείται για την ανύψωση του έμφορτου εμπορευματοκιβωτίου. Οι μπάρες πρέπει να έχουν το ίδιο πλάτος με τις πιρούνες που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν στον χειρισμό και προβάλλονται μέσα στη θήκη της πιρούνας σε ποσοστό 75% του μήκους της θήκης της πιρούνας

«ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ»

(ii) Ανύψωση με βραχίονα λαβής:

Το εμπορευματοκιβώτιο τοποθετείται σε βάσεις στο ίδιο οριζόντιο επίπεδο, κάθε ένα κάτω από κάθε βραχίονα λαβής. Αυτές οι βάσεις έχουν το ίδιο μέγεθος με την περιοχή ανύψωσης που χρησιμοποιήσουν οι βραχίονες λαβής.

(iii) Άλλες μέθοδοι:

Όταν τα εμπορευματοκιβώτια έχουν σχεδιαστεί για να ανυψώνονται στην έμφορτή τους κατάσταση με οποιαδήποτε άλλη μέθοδο που δεν περιγράφεται στα (Α) ή (Β)(ι) και (ιι), δοκιμάζονται επίσης με εσωτερικό φορτίο και τις εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις που είναι αντιπροσωπευτικές των συνθηκών επιτάχυνσης που είναι κατάλληλες σε αυτή τη μέθοδο.

15. Οι παράγραφοι 1 και 2 της ενότητας 2 (ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ) τροποποιούνται ως ακολούθως:

" 1 Για συνθήκες διεθνών μεταφορών όπου η μέγιστη κάθετη επιτάχυνση διαφέρει σημαντικά από 1,8 g και όταν το εμπορευματοκιβώτιο είναι αξιόπιστα και αποτελεσματικά περιορισμένο σε τέτοιες συνθήκες μεταφοράς, το φορτίο στοιβασίας μπορεί να διαφέρει από την κατάλληλη αναλογία επιτάχυνσης.

"2 Μετά την επιτυχή ολοκλήρωση της δοκιμής, το εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να αξιολογηθεί για το επιτρεπτό ανώτατο στατικό φορτίο στοιβασίας, το οποίο αναγράφεται στην πινακίδα έγκρισης ασφαλείας παραπλεύρως του τίτλου ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΦΟΡΤΙΟ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ ΓΙΑ 1,8 g (kg και lbs)."

16. Στο τμήμα 2 (στοιβασία), το κείμενο που αφορά τα φορτία δοκιμής και τις εφαρμοζόμενες δυνάμεις τροποποιείται ως ακολούθως:

"ΦΟΡΤΙΟ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ"

Εσωτερικό Φορτίο:

Ένα ομοιόμορφα κατανεμημένο φορτίο τέτοιο ώστε το άθροισμα της μάζας του εμπορευματοκιβωτίου και του φορτίου δοκιμής να ισούται με 1,8R. Τα εμπορευματοκιβώτια δεξαμενές δοκιμάζονται σε κατάσταση απόβαρου.

Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις:

Τέτοιες ώστε να υποβάλλουν κάθε ένα από τα τέσσερα γωνιακά εξαρτήματα σε μία κατακόρυφη δύναμη ίση με 0,25 x 1,8 x την βαρυτική δύναμη του επιτρεπτού υπερθετικού στατικού φορτίου στοιβασίας.

17. Η ενότητα 3 (ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΜΕΝΑ ΦΟΡΤΙΑ) τροποποιείται ως ακολούθως:

ΦΟΡΤΙΟ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ

Εσωτερικό φορτίο:

(α) Στην οροφή

Κανένα.

Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις:

Μια συγκεντρωμένη βαρυτική δύναμη 300 κιλών (660 lbs) ομοιόμορφα κατανεμημένη σε μία περιοχή 600mm x 300mm (24in x 12in)

ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΚΙΜΗΣ

Οι εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις εφαρμόζονται κάθετα στην εξωτερική επιφάνεια της πιο ασθενούς περιοχής της οροφής του εμπορευματοκιβωτίου.

(β) Στο δάπεδο

Εσωτερικό φορτίο:

Δύο συγκεντρωμένα φορτία κάθε ένα 2.730 kg(6.000 lbs) και κάθε ένα να προστίθεται στο δάπεδο του εμπορευματοκιβωτίου σε μία περιοχή επαφής 142 cm^2 (22 sq in)

Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις:

Καμία

Η δοκιμή πρέπει να διενεργείται με το εμπορευματοκιβώτιο να στέκεται σε στηρίγματα τεσσάρων επιπέδων κάτω από τις τέσσερις γωνίες βάσης του με τέτοιο τρόπο ώστε η βάση του να είναι ελεύθερη να παρεκκλίνει.

Μια συσκευή δοκιμής φορτωμένη σε μία μάζα 5.460 kg (12.000 lbs), δηλαδή, 2.730 kg (6.000 lbs) σε κάθε μία από τις δύο επιφάνειες, έχοντας όταν είναι έμφορτη συνολική περιοχή επαφής 284 cm^2 (44 sq in), δηλαδή 142 cm^2 (22 sq in) σε κάθε επιφάνεια, το πλάτος της οποίας είναι 180 mm (7 in) με απόσταση μεταξύ τους 760 mm (30 in), κέντρο με κέντρο, πρέπει να μεταφέρονται σε όλο το δάπεδο του εμπορευματοκιβωτίου.

18 Η επικεφαλίδα και η υποκεφαλίδα του κειμένου που αφορά τα φορτία δοκιμής και τις εφαρμοζόμενες δυνάμεις της ενότητας 4 (ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΚΑΤΑΠΟΝΗΣΗ) αντικαθίσταται, αντιστοίχως, με τα ακόλουθα:

" ΦΟΡΤΙΟ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ" και "Εσωτερικό φορτίο":

19 Στην ενότητα 5 (ΔΙΑΜΗΚΗΣ ΚΑΤΑΠΟΝΗΣΗ (ΣΤΑΤΙΚΗ ΔΟΚΙΜΗ)), το κείμενο που αφορά τα φορτία δοκιμής και τις εφαρμοζόμενες δυνάμεις τροποποιείται ως ακολούθως:

" ΦΟΡΤΙΟ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ

Εσωτερικό φορτίο:

Ένα ομοιόμορφα κατανεμημένο φορτίο, τέτοιο ώστε το άθροισμα της μάζας ενός εμπορευματοκιβωτίου και του δοκιμαστικού φορτίου ισούται με τη μέγιστη λειτουργική μικτή μάζα ή R. Στην περίπτωση ενός εμπορευματοκιβωτίου - δεξαμενή, όταν η μάζα του εσωτερικού φορτίου συν το απόβαρο είναι μικρότερο από τη μέγιστη μικτή μάζα ή Rating, R, ένα συμπληρωματικό φορτίο προστίθεται στο εμπορευματοκιβώτιο.

Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις:

Τέτοιες ώστε να υποβάλλουν κάθε πλευρά του εμπορευματοκιβωτίου σε διαμήκεις θλιπτικες και εφελκυστικές δυνάμεις μεγέθους Rg, δηλαδή, μίας συνδυασμένης δύναμης 2Rq στη βάση του εμπορευματοκιβωτίου σαν σύνολο.

20 Η πρώτη παράγραφος της ενότητας 6 (ΑΚΡΑΙΑ ΤΟΙΧΩΜΑΤΑ) τροποποιείται ως ακολούθως:

"Τα ακραία τοιχώματα πρέπει να είναι ικανά να αντέχουν μία δύναμη όχι μικρότερη από 0,4 φορές την ισοδύναμη της βαρυτικής δύναμης από το μέγιστο επιτρεπτό φορτίο. Εάν παρόλαυτα τα εξωτερικά τοιχώματα έχουν σχεδιαστεί να αντέχουν μια δύναμη μικρότερη ή μεγαλύτερη από 0,4 φορές την ισοδύναμη της βαρυτικής δύναμης από το μέγιστο επιτρεπτό φορτίο, μία τέτοια παράμετρος πρέπει να αναγράφεται στην πινακίδα έγκρισης ασφαλείας σύμφωνα με το παράρτημα I, κανονισμός 1.

21 Στην ενότητα 6 (ΑΚΡΑΙΑ ΤΟΙΧΩΜΑΤΑ), το κείμενο που αφορά τα φορτία δοκιμής και τις εφαρμοζόμενες δυνάμεις τροποποιείται ως ακολούθως:

"ΦΟΡΤΙΟ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ

Εσωτερικό φορτίο:

Τέτοιο ώστε να υποβάλλει το εσωτερικό ενός ακραίου τοιχώματος σε ίσα κατανεμημένη δύναμη 0,4Pg ή άλλη δύναμη για την οποία έχει σχεδιαστεί το εμπορευματοκιβώτιο.

Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις:

Καμία."

22 Η πρώτη παράγραφος του τμήματος 7 (ΠΛΑΪΝΑ ΤΟΙΧΩΜΑΤΑ) τροποποιείται ως ακολούθως:

" Τα πλαϊνά τοιχώματα πρέπει να είναι ικανά να αντέχουν μια δύναμη όχι μικρότερη από 0,6 φορές την ισοδύναμη της βαρυτικής δύναμης από το μέγιστο επιτρεπτό φορτίο. Εάν παρόλαυτα τα πλαϊνά τοιχώματα έχουν σχεδιαστεί να αντέχουν μια δύναμη μικρότερη ή μεγαλύτερη από 0,6 φορές την ισοδύναμη της βαρυτικής δύναμης από το μέγιστο επιτρεπτό φορτίο, μία τέτοια παράμετρος πρέπει να αναγράφεται στην πινακίδα έγκρισης ασφαλείας σε συνάφεια με το παράρτημα I, κανονισμό 1.

23 Στο τμήμα 7 (ΠΛΑΪΝΑ ΤΟΙΧΩΜΑΤΑ) το κείμενο που αφορά τις δοκιμές φορτίου και τις εφαρμοζόμενες δυνάμεις τροποποιείται ως ακολούθως:

"ΦΟΡΤΙΟ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ

Εσωτερικό φορτίο:

Τέτοιο ώστε να υποβάλλει το εσωτερικό ενός πλαϊνού τοιχώματος σε μία ομοιόμορφα κατανεμημένη δύναμη 0,6Pg ή άλλη παρόμοια δύναμη για την οποία έχει σχεδιαστεί το εμπορευματοκιβώτιο.

Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις:

Καμία.

24 Η υπάρχουσα ενότητα 8 (ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΜΕ ΑΠΟΥΣΙΑ ΜΙΑΣ ΘΥΡΑΣ) αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"8 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΜΕ ΑΠΟΥΣΙΑ ΜΙΑΣ ΘΥΡΑΣ

8.1 Τα εμπορευματοκιβώτια στα οποία έχει αφαιρεθεί μία θύρα παρουσιάζουν μία σημαντική μείωση της δυνα-

τότητάς τους να αντέχουν φορτία καταπόνησης και πιθανώς μία μείωση αντοχής στη στοιβασία. Η αφαίρεση μίας θύρας θεωρείται τροποποίηση του εμπορευματοκιβωτίου. Τα εμπορευματοκιβώτια πρέπει να λάβουν έγκριση για λειτουργία με απουσία μιας θύρας. Τέτοια έγκριση θα πρέπει να βασίζεται σε αποτελέσματα δοκιμών όπως καθορίζεται παρακάτω.

8.2 Με την επιτυχή ολοκλήρωση της δοκιμής στοιβασίας, το εμπορευματοκιβώτιο μπορεί να αξιολογηθεί για το επιτρεπτό ανώτατο στατικό φορτίο στοιβασίας, το οποίο αναγράφεται στην πινακίδα έγκρισης ασφαλείας ακριβώς κάτω από τη γραμμή 5 ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΟ ΦΟΡΤΙΟ ΣΤΟΙΒΑΣΙΑΣ ΓΙΑ 1,8 g(kg και lbs) ΑΠΟΥΣΙΑ ΜΙΑΣ ΘΥΡΑΣ"

8.3 Με την επιτυχή ολοκλήρωση της δοκιμής καταπόνησης, η δοκιμαστική δύναμη εγκάρσιας καταπόνησης αναγράφεται στην πινακίδα έγκρισης ασφαλείας ακριβώς κάτω από τη γραμμή 6 ΔΟΚΙΜΑΣΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΕΓΚΑΡΣΙΑΣ ΚΑΤΑΠΟΝΗΣΗΣ ΜΕ ΑΠΟΥΣΙΑ ΜΙΑΣ ΘΥΡΑΣ (newtons)

ΦΟΡΤΙΟ ΔΟΚΙΜΗΣ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΖΟΜΕΝΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΜΕΘΟΔΟΙ ΔΟΙΚΙΜΗΣ
Στοιβασία Εσωτερικό φορτίο: Ένα ομοιόμορφα κατανεμημένο φορτίο τέτοιο ώστε το άθροισμα της μάζας του εμπορευματοκιβωτίου και του φορτίου δοκιμής να ισούται με 1,8R. Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις: Τέτοιες ώστε να υποβάλλουν κάθε ένα από τα τέσσερα άνω γωνιακά εξαρτήματα σε μία δύναμη κάθετης φοράς ίση με 0,25 x 1,8 x την βαρυτική δύναμη του επιτρεπτού υπερθετικού στατικού φορτίου στοιβασίας.	Οι μέθοδοι δοκιμής γίνονται κατά τα οριζόμενα στο 2 (ΣΤΟΙΒΑΣΙΑ)
Εγκάρσια Καταπόνηση	
Εσωτερικό φορτίο Κανένα Εξωτερικά εφαρμοζόμενες δυνάμεις: Τέτοιες ώστε να καταπονούν τις ακραίες κατασκευές του εμπορευματοκιβωτίου πλευρικά. Οι δυνάμεις είναι ίσες με αυτές για τις οποίες έχει σχεδιαστεί το εμπορευματοκιβώτιο.	Οι μέθοδοι δοκιμής ξεκινούν όπως καθορίστηκε υπό το σημείο 4 (ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΚΑΤΑΠΟΝΗΣΗ)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ
ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ

25 Η υπάρχουσα ενότητα 4 αντικαθίσταται ως ακολούθως:

"4 Κατασκευαστικά ευαίσθητα μέρη

4.1 Τα ακόλουθα μέρη είναι κατασκευαστικά ευαίσθητα και πρέπει να εξετάζονται για ελλείψεις σύμφωνα με τον ακόλουθο πίνακα:

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Κατασκευαστικά ευαίσθητο μέρος	**Σοβαρή έλλειψη που απαιτεί άμεση επιδιόρθωση εκτός λειτουργίας**	**Έλλειψη που απαιτεί συμβουλή στον ιδιοκτήτη και περιορισμούς στην μεταφορά**	**Περιορισμοί που πρέπει να εφαρμοστούν σε περίπτωση που υπάρχουν ελλείψεις σύμφωνα με τη στήλη (iii)**			
			Άδειο εμπορευματοκιβώτιο		**Έμφορτο εμπορευματοκιβώτιο**	
			Θαλάσσια μεταφορά	**Άλλες λειτουργίες**	**Θαλάσσια μεταφορά**	**Άλλες λειτουργίες**
Άνω Ράγα	Τοπική παραμόρφωση στην ράγα μεγαλύτερη από 60mm ή διαχωρισμός ή ρωγμές ή σχισμές στο υλικό της ράγας μεγαλύτερες από 45mm σε μήκος (βλ. σημείωση 1)	Τοπική παραμόρφωση στην ράγα μεγαλύτερη από 40mm ή διαχωρισμός ή ρωγμές ή σχισμές στο υλικό μεγαλύτερες από 10mm μήκος (βλ. σημείωση 1)	Κανένας περιορισμός	Κανένας περιορισμός	Η ανύψωση από κάτω δεν επιτρέπεται, η ανύψωση από πάνω επιτρέπεται μόνο με τη χρήση spreaders χωρίς αλυσίδες	Η ανύψωση από κάτω δεν επιτρέπεται, η ανύψωση από πάνω επιτρέπεται μόνο με τη χρήση διαστρωτήρα χωρίς αλυσίδες
	Σημείωση 1: Σε μερικά σχέδια εμπορευματοκιβωτίων δεξαμενών η άνω ράγα δεν είναι κατασκευαστικά σημαντικό μέρος.					
Κάτω Ράγα	Τοπική παραμόρφωση κάθετη στη ράγα μεγαλύτερη από 100mm ή διαχωρισμός ή ρωγμές ή σχισμές στο υλικό της ράγας μεγαλύτερες από 75mm σε μήκος (βλ. σημείωση 2)	Τοπική παραμόρφωση κάθετη στη ράγα μεγαλύτερη από 60mm ή διαχωρισμός ή ρωγμές ή σχισμές στο υλικό της ράγας της πάνω φλάντζας μεγαλύτερο από 25mm σε μήκος ή στον ιστό σε οποιοδήποτε μήκος (βλ. σημείωση 2)	Κανένας περιορισμός	Κανένας περιορισμός	Ανύψωση υπό (οποιαδήποτε) γωνία προσαρμογής δεν επιτρέπεται	Ανύψωση υπό (οποιαδήποτε) γωνία προσαρμογής δεν επιτρέπεται
	Σημείωση 2: Το υλικό της ράγας δεν περιλαμβάνει την φλάντζα της κάτω ράγας					
Κεφαλή	Τοπική παραμόρφωση της κεφαλής μεγαλύτερη από 80mm ή ρωγμές ή σχισμές μεγαλύτερες από 80mm σε μήκος	Τοπική παραμόρφωση της κεφαλής μεγαλύτερη από 50mm ή ρωγμές ή σχισμές μεγαλύτερες από 10mm σε μήκος	Το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να είναι υπερστιβαγμένο	Κανένας περιορισμός	Το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να είναι υπερστιβαγμένο	Κανένας περιορισμός
Κατώφλι	Τοπική παραμόρφωση στο κατώφλι μεγαλύτερη από 100mm ή ρωγμές ή σχισμές μεγαλύτερες από 100mm σε μήκος	Τοπική παραμόρφωση στο κατώφλι μεγαλύτερη από 60mm ή ρωγμές ή σχισμές μεγαλύτερες από 10mm σε μήκος	Το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να είναι υπερστιβαγμένο	Κανένας περιορισμός	Το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να είναι υπερστιβαγμένο	Κανένας περιορισμός
Γωνιακές πόστες	Τοπική παραμόρφωση στη γωνιακή πόστα μεγαλύτερη από 50mm ή ρωγμές ή σχισμές μεγαλύτερες από 50mm σε μήκος	Τοπική παραμόρφωση στη γωνιακή πόστα μεγαλύτερη από 30mm ή ρωγμές ή σχισμές οποιουδήποτε μήκους	Το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να είναι υπερστιβαγμένο	Κανένας περιορισμός	Το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να είναι υπερστιβαγμένο	Κανένας περιορισμός

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Κατασκευαστικά ευαίσθητο μέρος	**Σοβαρή έλλειψη που απαιτεί άμεση επιδιόρθωση εκτός λειτουργίας**	**Έλλειψη που απαιτεί συμβουλή στον ιδιοκτήτη και περιορισμούς στην μεταφορά**	**Περιορισμοί που πρέπει να εφαρμοστούν σε περίπτωση που υπάρχουν ελλείψεις σύμφωνα με τη στήλη (iii)**			
			Άδειο εμπορευματοκιβώτιο		**Έμφορτο εμπορευματοκιβώτιο**	
			Θαλάσσια μεταφορά	**Άλλες λειτουργίες**	**Θαλάσσια μεταφορά**	**Άλλες λειτουργίες**
Γωνιακά και ενδιάμεσα εξαρτήματα	Γωνιακά εξαρτήματα που λείπουν, οποιεσδήποτε ρωγμές ή σχισμές στα εξαρτήματα, οποιαδήποτε παραμόρφωση που παρεμποδίζει την πλήρη ασφάλιση ή ανύψωση (βλ. σημείωση 3) ή οποιοσδήποτε διαχωρισμός των συγκολλούμενων μερών μεγαλύτερη από 50 mm σε μήκος	Διαχωρισμός των συγκολλούμενων μερών 50 mm ή μικρότερων	Το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να ανυψωθεί και να φορτωθεί στο πλοίο εάν τα προβληματικά εξαρτήματα εμποδίζουν την ασφαλή ανύψωση ή την ασφάλιση	Το εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να ανυψωθεί και να χειριστεί με ειδική φροντίδα	Το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να φορτωθεί σε πλοίο	Το εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να ανυψωθεί και να χειριστεί με ειδική φροντίδα
		Οποιαδήποτε μείωση στο πάχος της πλάκας που περιλαμβάνει το πάνω άνοιγμα που το κάνει λιγότερο από 25mm παχύ	Το εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να ανυψωθεί και να χειριστεί με ειδική φροντίδα Το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να υπερστιβάζεται όταν πρέπει να χρησιμοποιηθούν τα ασφαλιστικά κλειδιά	Το εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να ανυψωθεί και να χειριστεί με ειδική φροντίδα	Το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να ανυψώνεται από τα γωνιακά εξαρτήματα	Το εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να ανυψωθεί και να χειριστεί με ειδική φροντίδα
		Οποιαδήποτε μείωση στο πάχος της πλάκας που περιλαμβάνει το πάνω άνοιγμα που το κάνει λιγότερο από 26mm παχύ	Το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να υπερστιβάζεται όταν πρέπει να χρησιμοποιηθούν πλήρως αυτόματα ασφαλιστικά κλειδιά	Το εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να ανυψωθεί και να χειριστεί με ειδική φροντίδα	Το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να χρησιμοποιηθεί με πλήρως αυτόματα ασφαλιστικά κλειδιά	Το εμπορευματοκιβώτιο πρέπει να ανυψωθεί και να χειριστεί με ειδική φροντίδα
	Σημείωση 3 Η πλήρης ασφάλιση ή ανύψωση των εξαρτημάτων παρεμποδίζεται όταν υπάρχει οποιαδήποτε παραμόρφωση του εξαρτήματος μεγαλύτερη από 5mm από την αρχική του σχεδίαση, οποιοδήποτε άνοιγμα με πλάτος μεγαλύτερο από 66mm, οποιοδήποτε άνοιγμα με μήκος μεγαλύτερο από 127mm ή οποιαδήποτε άλλη μείωση στο πάχος του τοιχώματος που περιλαμβάνει το πάνω άνοιγμα που το κάνει λιγότερο από 23mm παχύ.					
Υπόστρωμα	Όταν λείπουν δύο ή περισσότερα παρακείμενα σταυρωτά μέρη ή έχουν αποκολληθεί από την κάτω ράγα. 20% ή περισσότερα από το σύνολο των σταυρωτών μερών λείπουν ή έχουν αποκολληθεί (βλ. σημείωση 4	Ένα ή δύο σταυρωτά μέρη λείπουν ή έχουν αποκολληθεί (βλ. σημείωση 4)	Κανένας περιορισμός	Κανένας περιορισμός	Κανένας περιορισμός	Κανένας περιορισμός
		Περισσότερα από δύο σταυρωτά μέρη λείπουν ή έχουν αποκολληθεί (βλ. σημείωση 4 και 5)	Κανένας περιορισμός	Κανένας περιορισμός	Το μέγιστο φορτίο θα πρέπει να περιορίζεται σε 0,5xP	Το μέγιστο φορτίο θα πρέπει να περιορίζεται σε 0,5xP
	Σημείωση 4: Εάν επιτρέπεται η εμπρόσθια μεταφορά, είναι χρήσιμο τα αποκολλημένα σταυρωτά μέρη να παρεμποδίζονται από το να πέφτουν ελεύθερα. Σημείωση 5: Απαιτείται προσεκτική εκκένωση του φορτίου καθώς η δυνατότητα χρήσης περονοφόρου γερανού του υποστρώματος μπορεί να έχει περιοριστεί.					

(i)	(ii)	(iii)	(iv)	(v)	(vi)	(vii)
Κατασκευαστικά ευαίσθητο μέρος	**Σοβαρή έλλειψη που απαιτεί άμεση επιδιόρθωση εκτός λειτουργίας**	**Έλλειψη που απαιτεί συμβουλή στον ιδιοκτήτη και περιορισμούς στην μεταφορά**	**Περιορισμοί που πρέπει να εφαρμοστούν σε περίπτωση που υπάρχουν ελλείψεις σύμφωνα με τη στήλη (iii)**			
			Άδειο εμπορευματοκιβώτιο		**Έμφορτο εμπορευματοκιβώτιο**	
			Θαλάσσια μεταφορά	**Άλλες λειτουργίες**	**Θαλάσσια μεταφορά**	**Άλλες λειτουργίες**
Ράβδοι ασφάλισης	Μία η περισσότερες εσωτερικές ράβδοι ασφάλισης δεν είναι λειτουργικές (βλ. σημείωση 6)	Μία η περισσότερες εξωτερικές ράβδοι ασφάλισης δεν είναι λειτουργικές (βλ. σημείωση 6)	Το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να είναι υπερστιβαγμένο	Κανένας περιορισμός	Το εμπορευματοκιβώτιο δεν πρέπει να είναι υπερστιβαγμένο. Το φορτίο θα πρέπει να ασφαλίζεται κόντρα στο πλαίσιο του εμπορευματοκιβωτίου και η θύρα δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται για να απορροφά δυνάμεις επιτάχυνσης – διαφορετικά το μέγιστο φορτίο θα πρέπει να περιορίζεται σε 0,5P	Το φορτίο θα πρέπει να ασφαλίζεται κόντρα στο πλαίσιο του εμπορευματοκιβωτίου και η θύρα δεν θα πρέπει να χρησιμοποιείται για να απορροφά δυνάμεις επιτάχυνσης – διαφορετικά το μέγιστο φορτίο θα πρέπει να περιορίζεται σε 0,5P
	Σημείωση 6: Μερικά εμπορευματοκιβώτια έχουν σχεδιαστεί και εγκριθεί (και καταγραφεί έτσι στην πινακίδα ασφαλείας) ώστε να λειτουργούν όταν μία θύρα είναι ανοιχτή ή έχει αφαιρεθεί.					

Άρθρο 10
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αναθέτουμε τη δημοσίευση και την εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 10 Μαΐου 2018

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας

ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Β. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

Οι Υπουργοί

Εξωτερικών

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΤΖΙΑΣ

Υποδομών και Μεταφορών

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΠΙΡΤΖΗΣ

Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ



ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Το Εθνικό Τυπογραφείο αποτελεί δημόσια υπηρεσία υπαγόμενη στο Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης και έχει την ευθύνη τόσο για τη σύνταξη, διαχείριση, εκτύπωση και κυκλοφορία των Φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως (ΦΕΚ), όσο και για την κάλυψη των εκτυπωτικών - εκδοτικών αναγκών του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα (ν. 3469/2006/Α΄ 131 και π.δ. 29/2018/Α΄58).

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

• Τα **ΦΕΚ σε ηλεκτρονική μορφή** διατίθενται δωρεάν στο **www.et.gr**, την επίσημη ιστοσελίδα του Εθνικού Τυπογραφείου. Όσα ΦΕΚ δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωριστεί στην ανωτέρω ιστοσελίδα, ψηφιοποιούνται και αποστέλλονται επίσης δωρεάν με την υποβολή αίτησης, για την οποία αρκεί η συμπλήρωση των αναγκαίων στοιχείων σε ειδική φόρμα στον ιστότοπο www.et.gr.

• Τα **ΦΕΚ σε έντυπη μορφή** διατίθενται σε μεμονωμένα φύλλα είτε απευθείας από το Τμήμα Πωλήσεων και Συνδρομητών, είτε ταχυδρομικά με την αποστολή αιτήματος παραγγελίας μέσω των ΚΕΠ, είτε με ετήσια συνδρομή μέσω του Τμήματος Πωλήσεων και Συνδρομητών. Το κόστος ενός ασπρόμαυρου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,00 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,20 €. Το κόστος ενός έγχρωμου ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1,50 €, αλλά για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο (ή μέρος αυτού) προσαυξάνεται κατά 0,30 €. Το τεύχος Α.Σ.Ε.Π. διατίθεται δωρεάν.

• **Τρόποι αποστολής κειμένων προς δημοσίευση:**

Α. Τα κείμενα προς δημοσίευση στο ΦΕΚ, από τις υπηρεσίες και τους φορείς του δημοσίου, αποστέλλονται ηλεκτρονικά στη διεύθυνση **webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.

Β. Κατ’ εξαίρεση, όσοι πολίτες δεν διαθέτουν προηγμένη ψηφιακή υπογραφή μπορούν είτε να αποστέλλουν ταχυδρομικά, είτε να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση εκτυπωμένα σε χαρτί στο Τμήμα Παραλαβής και Καταχώρισης Δημοσιευμάτων.

• Πληροφορίες, σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την ημερήσια κυκλοφορία των Φ.Ε.Κ., με την πώληση των τευχών και με τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες μας, περιλαμβάνονται στον ιστότοπο (www.et.gr). Επίσης μέσω του ιστότοπου δίδονται πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, με βάση τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Πρόκειται για τον αριθμό που εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΕΣ - ΕΚΔΟΤΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ

Το Εθνικό Τυπογραφείο ανταποκρινόμενο σε αιτήματα υπηρεσιών και φορέων του δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει έντυπα, φυλλάδια, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους για κάθε χρήση, κ.ά.

Επίσης σχεδιάζει ψηφιακές εκδόσεις, λογότυπα και παράγει οπτικοακουστικό υλικό.

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΚΟΙΝΟΥ
Πωλήσεις - Συνδρομές: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)
Πληροφορίες: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)
Παραλαβή Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστότοπος: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία του ιστότοπου: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

Πείτε μας τη γνώμη σας,
για να βελτιώσουμε τις υπηρεσίες μας, συμπληρώνοντας την ειδική φόρμα στον ιστότοπό μας.

